Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 sierpnia 1935 r. | NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sfery gospodarcze w obliczu wyborów.

W dniu 8 września odbędą się w całem państwie wybory do Sejmu na podstawie nowej Konstytucji i nowej ordynacji wyborczej. Tak w interesie ogólno państwowym, jak i w interesie poszczególnych warstw społeczeństwa i zawodów leży, aby wybory do Sejmu odzwierciadliły rzeczywisty stan i wagę układu twórczych czynników dziedzin życia państwowego.

Dotychczasowe czynności, poprzedzające sam akt wyborów, polegały, jak wiadomo, na ustaleniu list kandydatów w okręgach wyborczych przez specjalne zgromadzenia wyborcze. W każdym okręgu wyborczym ustalone zostały listy kandydatów, zawierające co najmniej 4 nazwiska. W ten sposób wyborcom we wszystkich okręgach przedłożone zostały kandydatury około 500 osób, ubiegających się o mandaty poselskie. Wobec tego, że całe państwo podzielone zostało na 104 okręgi dwumandatowe, nowy Sejm składać się będzie z 208 posłów.

Jak wynika z analizy list kandydackich najliczniej reprezentowana jest warstwa rolnicza ze swemi 198 kandydatami, dalej idą sfery urzędnicze, (państwowe, samorządowe i prywatne) — 79 kandydatów. zawody wolne (adwokaci, prawnicy, dziennikarze, lekarze, notarjusze i t. p.) 77, szkolnictwo — 40 kandydatów i t. d.

Sfery przemysłowe i handlowe i reprezentujące ich Izby Przemysłowo - Handlowe zdołały przeprowadzić w całem państwie zaledwie 32 kandydatów, w tej liczbie od przemysłowców — 18 kandydatów, od kupców — 10 kandydatów i od Izb Przemysłowo - Handlowych — 4 kandydatów.

Jeśli weźmiemy pod uwagę liczebny stosunek sfer przemysłowych i handlowych do ogólnej liczebności innych zawodów, a w szczególności rolnictwa, to odtwarza on nagół istotny stan rzeczy. Niemniej jednak przy zastosowaniu kryterjum wagi, jaką poszczególne czynniki życia gospodarczego mają na kształtowanie się położenia ogólnego, przyznać należy, że ilość kandydatów, przedłożonych wyborcom ze strony przemysłu i handlu polskiego nie odpowiada tej roli, jaką odgrywają one w życiu gospodarczem państwa. Toteż zadaniem niezmiernej wagi jest zmobilizowanie wszelkich środków, aby kandydatury, wysunięte przez zgromadzenia wyborcze, znalazły należyte solidarne poparcie ze strony czynników zainteresowanych, co w konsekwencji doprowadzić by mogło do wyboru największej ilości zgłoszonych kandydatw i w ten sposób zabezpieczyć możliwie najbardziej skuteczną reprezentację interesów sfer przemysłowych i handlowych. Taki obrót sprawy byłby tem konieczniejszy, że w przyszłym Sejmie zagadnienia natury gospodarczej wysunięte będą na czoło prac sejmowych, a to ze względu na niezbędność u r e g u l o w a n i a długiego szeregu niedomagań w poszczególnych dziedzinach życia gospodarczego państwa i uzgodnienia interesów czynników to życie formujących. W tych warunkach wzięcie pod uwagę głosu sfer przemysłowych i handlowych stanie się koniecznością państwową pierwszorzędnego znaczenia.

Przechodząc do zobrazowania sytuacji wyborczej na odcinku przemysłowo-handlowym w okręgu naszej Izby, stwierdzić nie-

stety wypada, że sytuacja ta przedstawia się raczej niepomyślnie. Z ogólnej liczby 32 kandydatów zgłoszonych w okręgach wyborczych na terenie Izby, na przedstawicieli sfer gospodarczych przypada zaledwie — 4 kandydatury i to w okręgu wyborczym Nr. 101 (Toruń) — 1 kandydatura Radcy naszej Izby p. Alojzego Melerskiego na 5 miejscu, w okręgu wyborczym Nr. 102 (Grudziądz) — 1 kandydatura — wice-prezesa Izby p. Tadeusza Marchlewskiego na 3 miejscu i wreszcie w okręgu Nr. 103 (Chojnice) — 1 kandydatura — radcy Izby p. Romana Stammna na 3 miejscu, wszyscy ze sfer kupieckich. Natomiast ze sfer przemysłowych nie została przeprowadzona ani jedna kandydatura nawet w tak poważnem centrum przemysłowem jakiem jest Bydgoszcz. Do tych trzech kandydatur o charakterze czysto gospodarczym i to związanych ściśle z terenem Izby, doszła jeszcze kandydatura b. Ministra Przemysłu i Handlu gen. dra Ferdynanda Zarzyckiego, wysunięta na 2 miejscu w okręgu Nr. 104 (Gdynia). Jak widzimy reprezentacja interesów sfer przemysłowo-handlowych na listach kandydackich przedstawia się w sposób niedostateczny, tem bardziej, że w żadnym okręgu kandydaci tych sfer nie zostali wysunięci na 1 miejsce i tylko w jednym kandydatura przedstawiciela interesów przemysłu i handlu w osobie gen. Zarzyckiego wysunięta została na 2 miejsce.

Tak kształtująca się sytuacja na odcinku wyborczym naszego okręgu wymaga solidarnego ześrodkowania wysiłków wszystkich czynników przemysłowo - handlowych, aby kandydatury gospodarcze skupiły dookoła siebie głosy wszystkich wyborców, związanych bezpośrednio lub nawet pośrednio z przemysłem i handlem w okręgu Izbowym. Zdawać bowiem należy sobie sprawę z poważnego znaczenia, jakie mają te dwie dziedziny życia gospodarczego w zakresie kształtowania się ogólnych stosunków gospodarczych w naszym okręgu. Jest to tem bardziej konieczne, że okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni odgrywa poważną rolę w życiu gospodarczem całego państwa, zwłaszcza jeśli chodzi o dziedzinę naszego eksportu. W tych warunkach należyta reprezentacja sfer gospodarczych okręgu Izbowego w Sejmie nabiera znaczenia wielkiej wagi, w szczególności zaś dotyczy to Gdyni, znaczenie której wzrasta stale i nadal wzrastać będzie. Byłoby zjawiskiem anormalnem a w swej konsekwencji nawet szkodliwem, gdyby jedyny port Rzeczypospolitej nie zdołał przeprowadzić swego przedstawiciela do Sejmu i to przedstawiciela, mogącego w sposób należyty i z dostatecznym autorytetem reprezentować jego interesy, które są przecie równocześnie interesami całego państwa.

Nie sposób negować znaczenia, jakie ma w okręgach wyborczych Pomorza rolnictwo; wysunięte przez nie na tym terenie 13 kandydatur rolniczych na ogólną liczbę 23 kandydatur w sposób dość dobitny świadczy o jego sile, niemniej jednak stwierdzić należy, że gdyby w wyniku wyborów pominięte zostały kandydatury sfer gospodarczych, to stałoby się to ze szkodą dla całokształtu życia gospodarczego tej połaci kraju, której rozwój harmonijny zależy od współdziałania wszystkich czynników w tem życiu zaangażowanych. Wydaje się, że wyrazem tego solidaryzmu interesów gospodarczych jest kandydatura p. Jana Ślaskiego, wysunięta na 1 miejscu w okręgu Nr. 101 (Toruń). P. Ślaski, będąc przedstawicielem rolników jest również Radcą naszej Izby, a więc i przedstawicielem tych interesów gospodarczych. jakie dookoła niej się ześrodkowują.

Na zakończenie wspomnieć należy, że przedstawicielstwo interesów gospodarczych według naszej konstytucji znajduje swe odzwierciadlenie nie tylko w reprezetacji sejmowej, lecz również i w reprezentacji gospodarczej przewidzianej w artykułach 72 i 76 konstytucji. Pierwszy z tych artykułów przewiduje przelanie na samorząd gospodarczy wykonania pewnych funkcji administracji państwowej, drugi zaś reguluje kwestje organizacji samorządu gospodarczego. Z tego wynika, że interesy sfer gospodarczych, skupiających się dookoła Izb Przemysłowo-Handlowych znaleść mogą swe odzwierciadlenie nie tylko w przyszłym Sejmie. lecz również w drodze przewidzianej we wspomnianych artykułach nowej Konstytucji, co może posłużyć za pewnego rodzaju dopełnienie reprezentacji tych interesów w ogólnem życiu gospodarczem państwa. Oczywista, że dopełnienie to w niczem nie powinno osłabić wysiłków sfer przemysłowych i handlowych w kierunku osiągnięcia możliwie najbardziej intensywnego wykorzystania możliwości obrony swych interesów na drodze wyborów do Sejmu.

L. G.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY

P. Stanisław Tor Prezes naszej Izby powrócił w dniu 19 bm. z urlopu i objął urzędowanie.

NOMINACJA WICE-PREZESA IZBY T. MARCHLEWSKIEGO CZŁONKIEM KOMISJI ROZDZIELCZEJ DLA OBROTU PRODUKTAMI SPOŻYWCZEMI Z W. M. GDAŃSKIEM.

Postanowieniem z dnia 10 bm. Wiceprezes Izby naszej p. T. Marchlewski wyznaczony został przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu na członka Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem na miejsce odwołanego z tejże Komisji b. Dyrektora Izby p. Henryka Krupskiego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI SOCJALNEJ.

W dniu 17 b. m. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji Socjalnej. Posiedzenie otworzył w zastępstwie Prezesa Izby p. Stanisława Tora — Wiceprezes p. Tadeusz Marchlewski, poczem zaproponował wybór przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji. Wybrani zostali: na przewodniczącego Radca Inż. Namysłowski, zaś na wiceprzewodniczących pp. Radcowie Inż. Jagodziński i R. Stamm.

Przedmiotem obrad Komisji było zajęcie stanowiska przez naszą Izbę do tez Międzyizbowej Komisji Socjalnej w sprawie projektu postanowień o sposobie uiszczenia składek na ubezpieczenia społeczne, zabezpieczenia na wypadek braku pracy i na Fundusz Pracy przy pomocy znaczków ubezpieczeniowych.

Ponieważ sprawa ta, jako ściśle związana z uproszczeniem wymiaru i poboru składek ubezpieczeniowych za pomocą naklejania znaczków, pociąga za sobą konieczność daleko idących zmian w obowiązującym dziś systemie ubezpieczeń, a przedewszystkiem ujednolicenia podstaw wymiaru i zakresu osób, objętych ubezpieczeniem, powstała konieczność przeprowadzenia dyskusji nad szeregiem kwestyj z tem zagadnieniem ściśle połączonych. Przedewszystkiem omówiono podstawy do obliczenia zarobków dla wymiaru składek, składek na świadczenia chorobowe i wypadkowe i za świadczenia emerytalne.

W związku z tem ustalono potrzebę wprowadzenia daleko idących zmian w obecnej organizacji świadczeń socjalnych w kierunku z jednej strony ich usprawnienia, a z drugiej strony zredukowania ciężarów, ponoszonych tak przez sfery gospodarcze, jak i przez samych ubezpieczonych.

Zajęte przez Komisję we wszystkich powyższych sprawach stanowisko służyć będzie za instrukcję dla przedstawiciela Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni podczas najbliższego posiedzenia Międzyizbowej Komisji Socjalnej.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w m-cu lipcu 111.245 t. towarów, wobec 81.122,5 t. w lipcu 1934 roku. Również względem czerwca br. nastąpił poważny wzrost o 21.491 t.; stanowi on 24%.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów 76.856,5 t. przypada na eksport (lipiec 1934 r. 60.565,5 t.), 31.209 t. na import (lipiec ub. r. — 16.281 t.), na przewóz między portami obcemi 2.700 t. i na tranzyt 480 t. (w lipcu ub. r. na obie te pozycje przypadło razem 4.256 t.) Procentowo, jak widać, najwięcej wzrósł import i biorąc pod uwagę, że jedno z towarzystw trudni się wyłącznie eksportem (Polskarob) w ilości ok. 40 tys. ton miesięcznie, stwierdzić możemy osiągnięcie równowagi eksportu z importem w pozostałych trzech towarzystwach z liczbami: 38.398 t. dla eksportu i 31.209 t. dla importu. Taki układ korzystny jest tak dla statków linjowych jak i dla trampów, polepszając wyniki eksploatacji okrętów.

Z ogólnej ilości przewiezionych ładunków na statki Żeglugi Polskiej przypada 63.851 t. (lipiec ub. r. — 38.802 t.), w tem na przewozy linij regularnych 14.651 t. (12.440 t.), i 49.200 t. (26.362 t.) na przewozy trampów. Na linjach przewieziono w kierunku wywozowym 8.843 t., w kierunku przywozowym 5.323 t. i w tranzycie 480 t.

Na trampach przewieziono: w wywozie 23.559 t., w tem 21.339 t. węgla i 2.220 t. drzewa, w przywozie: 22.941 t. rudy, w przewozie pomiędzy portami obcemi: 2.700 t. węgla. Trampy odbyły w miesiącu 18 podróży.

W lipcu uruchomiono ostatni tramp Żeglugi Polskiej typu „Wilno" — s/s „Kraków" i pozostaje w stanie unieruchomionym z całej

floty towarzystwa jedynie s/s „Wisła“ o nośności 5.200 t. DW. Flota trampów Żeglugi Polskiej osiągnęła dzięki przywozowi rudy znakomitą równowagę ładunku wejściowego z wyjściowym. Ruda ta obecnie wyładowywana jest zazwyczaj w Wisłoujściu w porcie gdańskim.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Londynem i Hull ogółem 7.287 t. towarów (w lipcu ub. r. 6.690 t.) Lekki wzrost przewozów zaznacza się również względem poprzedniego miesiąca. Z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło na wywóz 5.151 t. (4.923 t.), w tem przez Gdynię 3.079 t. (2.390 t.) i przez Gdańsk 2.072 t. (2.533 t.)

Z Londynu i Hull przywieziono towarów 2.136 t. (lipiec ub. r. 1.767 t.), w tem przez Gdynię 1.764 t. (820 t.), przez Gdańsk 372 t. (897 t.)

Z poszczególnych pozycyj w ogólnym eksporcie z Gdyni do Londynu w ilości 2.003 t. pierwsze miejsca zajęły: bekony i szynki — 596 t., masło — 409 t., jaja — 325 t., dykta — 208 t., smalec — 155 t., manufaktura — 64 t., konserwy mięsne (szynki w puszkach) — 42 t., mączka kartoflana — 40 t., meble gięte — 31 t., tektura — 30 t.

Z Gdańska wywieziono do Londynu 433 t. towarów, w tem 274 t. parafiny, 47 t. dykty, 35 t. bekonów i szynek, 28 t. węgla drzewnego. Zeszłoroczna lipcowa pozycja drzewa odpadła całkowicie.

Z Gdyni wywieziono do Hull 1.076 t. towarów, w tem 542 t. bekonów i szynek, 266 t. smalcu, 110 t. jaj, 35 t. szynek w puszkach, 34 t. papieru, 28 t. tektury. Z Gdańska wywieziono do Hull 1.639 t. towarów, w tem 1.240 t. drzewa, 203 t. owsa, 74 t. dykty, 22 t. bekonów i szynek.

Prócz ładunku wysłano przez Gdynię do Londynu i Hull 77 koni roboczych.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego wykonały w ciągu lipca 3 podróże przez ocean (2 z Ameryki i 1 do Ameryki) i prócz tego wycieczki do Nordkapu, Kopenhagi i Stockholmu, o poważnej frekwencji turystów (Nordkap 475, Stockholm 654, Kopenhaga 580 pas.)

W ruchu transatlantyckim ogółem przewieziono 1.238 pasażerów (lipiec ub. r. 1.422 pas.), pocztę i 1.649 t. towarów (1.492 t.) W kierunku zachodnim (1 podróż) było 374 pas. (413 pas.) oraz 845 t. towarów (890 t.), w kierunku wschodnim (2 podróże) 864 pas. (1.009 pas.) i 804 t. (602 t.) ładunku. W roku bieżącym widzimy więc przewagę ruchu drobnicy, natomiast ruch pasażerski nieco słabszy jest od ruchu zeszłorocznego lipca, który korzystał z ożywienia, wywołanego zjazdem Polonji zagranicznej.

4 statki towarzystwa Polskarob odbyły w lipcu 14 podróży (lipiec ub. r. 12 podróży). Wywieziono 38.458,5 t. wobec 33.731,5 t. w lipcu ub. r., w tem do Szwecji 29.233 t. (19.205 t.), do Norwegji 9.225 t. (5.882 t.), do Belgji wywozu nie było (8.644 t.)

W miesiącu sprawozdawczym statki „Polskarob“ zawinęły do następujących portów: Göteborg, Gefle trzykrotnie, Slite, Oslo — dwukrotnie, Limhamn, Skutskär, Fagervik, Tofte po jednym razie.

NOWY REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO W GDYNI.

W tygodniu od dnia 5 do 11 sierpnia br. ogólny przeładunek portu gdyńskiego osiągnął rekordową cyfrę 189.322,1 ton, z czego na wyładunek przypada 24.477,8 ton, a na załadunek 164.844,3 ton. Poprzedni rekord przeładunku tygodniowego wynosił 179.108,8 ton (za okres od 25—31. III. br.)

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólna ilość przywiezionej do Gdyni bawełny wyniosła w mies. lipcu 7.216 ton. Z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 5.267 ton, na bawełnę egipską — 549,4 ton i na bawełnę egzotyczną 1.399 ton. Bawełna amerykańska przewieziona została do portu gdyńskiego w ilości 2.799 ton bezpośredniemi statkami linji Gulf — Gdynia Line, w ilości 936 ton innemi statkami bezpośredniemi i wreszcie w ilości 1.532 ton z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich w tem w Bremie — 933 ton, w Rotterdamie — 463 ton, w Antwerpji — 108,7 ton i w Manchester — 28 ton. Bawełna egipska przewieziona została bezpośrednio statkami Svenska - Orient Line w ilości 247 ton i z przeładunkiem w Hamburgu 255 ton, Hull — 31 ton i Londynie 16 ton. Tylko 3 ładunki bawełny egzotycznej były przewiezione statkami bezpośredniemi, w tem dwoma z Indyj i 1 z Brazylji. Reszta ładunków przewieziona została z przeładunkiem w następujących portach: Hull, Antwerpji, Kopenhadze, Bremie, Hamburgu, Rotterdamie, Londynie, Oslo i Malmö.

NOWA LINJA KŁAJPEDA-GDYNIA-ANTWERPJA (ROTTERDAM).

W tych dniach uruchomiona została przez litewski związek kooperatyw „Maistas“ nowa linja tygodniowa: Kłajpeda — Gdynia — Antwerpja z zawijaniem w razie potrzeby również do Rotterdamu. Eksploatację żeglugową i maklerską prowadzi firma Fandelis w Kłajpedzie. Maklerem linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska (PAM.)

„Maistas“ reprezentuje interesy kooperatyw wiejskich i eksploatuje w Kłajpedzie państwową chłodnię, eksportującą bekony, nabiał drób i jaja. Statki nowej linji są to norweskie

Sprostowanie

Na stronie 9-ej w wierszu 19-tym od dołu wkradł się błąd drukarski. Zamiast 16.835,4 ton należy czytać **66.835,4** ton.

„Barfrost“ i „Rimfrost“, z których ostatni jest dobrze znany w Gdyni. Statki te o nośności 500 ton są zbudowane jako chłodnie i należą do Kjöleskibene A. B. w Oslo. W Gdyni brać ładunki z chłodni nie będą, służąc przewozowi drobnicy. Odjazdy przewidziane są co środy.

LINJOWE POŁĄCZENIE ŻEGLUGI POLSKIEJ Z PORTAMI SYRJI, PALESTYNY I EGIPTU.

Na mocy umowy ze Svenska Orient Linien, która od szeregu lat utrzymywała regularną komunikację pomiędzy portami polskiemi a Bliskim Wschodem, S. A. Żegluga Polska uruchomiła na tej linji we wspólnych turach ze statkami S. O. L., o czem już komunikowaliśmy w poprzednim numerze, podając również najbliższe terminy przyjazdów i odjazdów S. A. Żegluga Polska na tej linji.

Dwa statki, eksploatowane przez Żeglugę Polską są to: m/s „Lewant“ (ex „Blaland“) i s/s „Sarmacja“ (ex „Smaland“). Odjazdy statków w obie strony przewidziane są w odstępach mniejwięcej miesięcznych. Statki zawijają do portów: Alexandrji, Jaffy, Haify i Beyrouth.

Możliwość użycia na tej linji jako statku dodatkowego s/s „Wisła“ była rozważana, jednakże sprawa ta nie jest rozstrzygnięta i istnieje również prawdopodobieństwo wykorzystania „Wisły“ w inny sposób.

Statki „Lewant“ i „Sarmacja“ będąc w time charter pozostają pod szwedzką banderą. Nie jest przesądzone, czy z czasem te statki przejdą pod polską banderę, czy też zostaną zbudowane nowe, lub nabyte inne.

Aparatem agenturowym w zagranicznych portach jest dotychczasowy aparat Svenska Orient Linien, który jest tem samem wspólny. W Polsce i W. M. Gdańsku Żegluga Polska posiada odrębny aparat: maklerzy w Gdyni: Fa Rothert & Kilaczycki, w Gdańsku makler B. Kilaczycki, w Warszawie agentura: Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, Pl. Małachowskiego 4. Również w Pradze osobną agenturą tej linji S. A. Żegluga Polska jest: Gdynia — Ameryka, linje żeglugowe, Jungmannowa 38.

LIEPAJA BĘDZIE STAŁYM PORTEM ZAWIJANIA NOWEJ LINJI ŻEGLUGI POLSKIEJ S. A.

W rozkładzie nowootwartej linji S. A. Żegluga Polska pomiędzy Gdynią a Rygą i Kłajpedą z zawijaniem tylko w razie dostatecznego ładunku również do Liepaja (Libawy) nastąpiła korzystna zmiana: zawijanie do Liepaja wobec zapewnienia sobie naprzód frachtów przez Żeglugę Polską już jest przekształcone na zawijanie nie fakultatywne, lecz stałe.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCY

P. Leonard Kumiński zaprzysiężony rzeczoznawca i taksator na drzewo, na obwód b. Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu odwołany został ze swego stanowiska z dn. 12 sierpnia b. r.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w lipcu br. ogółem 417.023,2 ton, z tego na przywóz przypadło 16.835,4 ton i na wywóz 350.187,8 ton. W porównaniu z miesiącem poprzednim przywóz zmniejszył się o 1.238,3 ton, zaznaczyć przytem należy, że przywóz towarów masowych pozostał prawie bez zmian, zmniejszeniu natomiast uległ przywóz towarów bardziej wartościowych tak naprz. nasion przywieziono w lipcu 110,2 ton, a w czerwcu 1.021,8 ton. kawy — w lipcu 305.1 ton (w czerwcu 325 ton), wyrobów chemicznych i famaceutycznych 4.760,2 ton (w czerwcu 7.853,8 ton), produktów roślinnych 2.883,1 ton (w czerwcu 3.991,2 ton), wreszcie surowców i wyrobów włókienniczych przywieziono 235,5 ton (w czerwcu — 258,5 ton). Wzrost wykazał przywóz metali i wyrobów metalowych — 4.969,3 ton (w czerwcu 4.004 ton) i produktów pochodzenia zwierzęcego — 1.983 ton (w czerwcu 192,1 ton).

Wywóz towarów w lipcu. jak wyżej zaznaczono, wyniósł 350.187,8 ton, co stanowi wzrost w porównaniu z mies. czerwcem o blisko 46 tys. ton. Na zwiększenie wywozu wpłynął wzrost przeładunków węgla — 173.438,3 ton (w czerwcu 165.893,3 ton), drzewa tartego — 48.257,9 ton (w czerwcu 40.796,9 ton), pszenicy 25.815,4 ton (w czerwcu 7.808 ton), jęczmienia 12.387 ton (w czerwcu 8.155,2 ton), mąki 11.425,3 ton (w czerwcu 9.105,9 ton), roślin strączkowych 1.766,9 ton (w czerwcu 992,7 ton), spadł natomiast wywóz żyta z 34.907 ton w czerwcu do 15.446 ton w lipcu, bekonów ze 113,4 ton w czerwcu do 101,5 ton w lipcu, makuchów z 936,4 ton w czerwcu do 730 ton w lipcu, olejów z 1.647,3 ton w czerwcu do 713 ton w lipcu. W porównaniu do lipca 1934 roku przywóz wykazał wzrost z 61.549,7 ton do 66.835,4 ton, wywóz natomiast spadek z 447.451,6 ton do 350.187,8 ton.

Porównując odnośne pozycje przywozu stwierdzamy w porównaniu do lipca 1934 r. wzrost przy towarach następujących (w na-

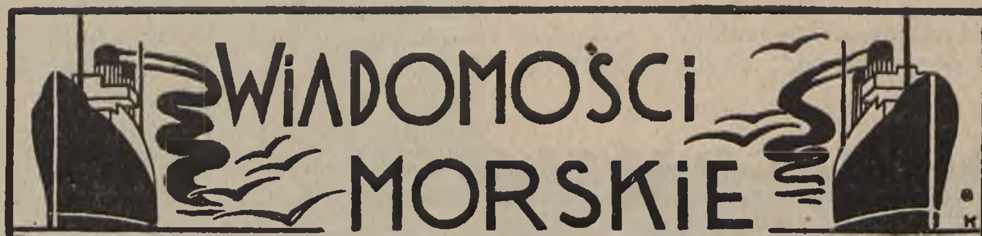
wiasach liczby dotyczące lipca 1934 r.) rudy — 34.432,2 ton (27.744,2 ton), żelazo surowe — 526,1 ton (189,8 ton), żelazo i stal — 3.303 ton (1.190,5 ton), melasa — 1.197 ton (0), kawa — 305,1 ton (222,8 ton), kakao — 166,5 ton (56,3 ton); zmniejszył się natomiast przywóz nasion 110,2 ton (1.461,8 ton), śledzi solonych — 1.916,6 ton (2.241,6 ton), tłuszcze zwierzęce — 277,1 ton (519,2 ton), fosforyty — 3.657 ton (12.395,2 ton), wełna — 12,1 ton (13,0 ton), przędza wełniana — 9,3 ton (108,9 ton), przędza bawełny 61,1 ton (282,4 ton) i szmaty — 35,4 ton (155,3 ton). Na obniżenie ogólnej ilości wywozu wpłynęło przedewszystkiem zmniejszenie przeładunku węgla — 173.438,3 ton (259.216,2 ton), drzewa tartego — 48.257,9 ton (78.540,2 ton), smarów i olejów — 6.991,1 ton (9.158,3 ton), cukru 1,5 ton (703,6 ton). Wzrost w wywozie wykazały towary następujące: pszenica 25.815,4 ton (23.391,7 ton), żyta 15.446,7 ton (10.901 ton), jęczmienia — 12.387 ton (9.741 ton), mąki — 11.425,3 ton (6.393,8 ton), bekonów 101,5 ton (85,5 ton), parafiny — 1.380 ton (745,8 ton), makuchów — 730 ton (285 ton) i cynku 793 ton (522,1 ton), wywóz roślin strączkowych pozostał prawie bez zmian — 1.766,9 ton (1.776,6 ton).

Biorąc zestawienie ogólne przywozu za 7 miesięcy rb. wynoszącego 361.801,2 ton konstatujemy wzrost jego w porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego o 64.934 ton, w wywozie natomiast, wynoszącym za ten sam okres 2.418.594,4 ton stwierdzamy spadek o 899.690 ton, z czego wynika, że ogólny obrót w porcie gdańskim spadł w roku bieżącym o 834.756 ton.

ZMNIEJSZENIE TONAŻU STATKÓW POD BANDERĄ GDAŃSKĄ.

Tonaż ogólny statków, pływających dotąd pod banderą gdańską, wynosił około 275 tys. ton, co sprawiało, iż tonaż ten przewyższał więcej niż 4-krotnie tonaż pływający pod banderą polską. Na kształtowanie się sytuacji w ten sposób wpływał fakt, że pod banderą gdańską pływało kilka dużych statków tankowych dla przewozu nafty, należących do Towarzystwa Baltisch - Amerikanische Petroleum Import Gesellschaft m. b. H. Te statki tankowe nigdy prawie do portu gdańskiego nie zawijały, gdyż przewoziły naftę na dalekich wodach amerykańskich, względnie pomiędzy Ameryką a Europą.

Obecnie statki te o ogólnym tonażu około 262 tys. ton zmieniły bandery, zamiast pod banderą gdańską będą pływały nadal pod banderą panamską. Dzięki tej zmianie tonaż statków pod banderą gdańską sprowadzony zostanie do właściwych rozmiarów około 13.000 ton.



ZNACZENIE BAŁTYKU W HANDLU MIĘDZYNARODOWYM.

Według ostatnio dokonanych obliczeń ogólny obrót towarowy w portach Bałtyku wyniósł ogółem prawie 60 miljonów ton, t. zn. że przez porty te przeszło towarów więcej niż przez kanał Suezki i kanał Panamski, wzięte razem. Wynika z tego, że Bałtyk w międzynarodowym obrocie towarowym zajmuje bardzo poważne miejsce. Połowa wskazanej ilości towarów załadowana została do portów lub w portach, położonych na innych morzach, druga połowa stanowi obrót między portami Bałtyku względnie należy do obrotu przybrzeżnego. Bałtyk z innemi morzami łączą dwa przejścia — Skagerak i Kalegat, oraz kanał Kiloński. Transport towarów przez pierwsze z tych przejść jest prawie równy transportom przez kanał Panamski.

Gdynia, jak wiadomo ze swym przeładunkiem 7,2 miljona ton w roku 1934 towarów zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, przewyższając pod tym względem tak Kopenhagę, jak i Szczecin, każdego z których przeładunki obracały się w granicach 6 milj. ton.

EKSPERYMENTY SOWIETÓW NAD USTALENIEM KOMUNIKACJI MORSKIEJ DROGĄ PÓŁNOCNĄ.

Prasa sowiecka, a za nią szereg fachowych pism zagranicznych zwraca uwagę na próby, dokonywane przez Sowiety nad ustaleniem stałej komunikacji morskiej drogą północną. Celem tych prób jest stworzenie możliwości utrzymania przez pewien okres roku nawigacji na wodach północnych, którаby umożliwiła połączenie północnych portów sowieckich w Europie z portami położonemi na Dalekim Wschodzie, drugim celem tych wysiłków jest ustalenie komunikacji z szeregiem miejscowości położonych przy ujściu rzek syberyjskich, będących jedynemi drogami komunika-

cyjnemi rozległych połaci mało jeszcze dotąd zbadanego, a jednak obfitującego w wielkie bogactwa naturalne kraju.

W sezonie nawigacyjnym obecnym, wedle doniesień prasy sowieckiej, próby ustalenia komunikacji tym szlakiem przedstawiają się w sposób następujący:

Dwa statki sowieckie Vanzetti i Iskra odpłynęły już z Murmańska w kierunku Władywostoku. Statki te mają przebyć ten szlak północny długości 6.000 kilometrów w sezonie bieżącym.

Trasa ich podróży idzie w kierunku wyspy Dixona, gdzie Sowiety rozbudowują bazę zaopatrzenia okrętów w paliwo — ma tam być zainstalowana stacja bunkrowa, rozporządzająca zapasem węgla w ilości do 30 tys. ton, tam też statki wspomniane zaopatrzą się w bunker.

Dalej oba statki płyną w kierunku przylądka Czeluskina i Zatoki Tixy. Następnie zawiną one do ujścia rzeki Indigirka, dalszemi etapami podróży będą zatoka Opatrzności i Petropawłowsk na Kamczatce. Jeśli nie zajdą poważniejsze przeszkody, to na początku października oba statki oczekiwane są we Władywostoku.

Oczywista, że przebycie tej drogi, wśród pływających lodów nie będzie możliwe bez pomocy lodołamaczów. Są one rozstawione wzdłuż trasy. W zachodniej części morza Karskiego będą też prowadzone przez lodołamacz „Lenin“, którego dalej na wschód zamieni lodołamacz „Jermak“, trzecim lodołamaczem, który statki sowieckie poprowadzi dalej na wschód będzie „Litle“; przejdzie on przez morze Wschodnio - syberyjskie do Nowosyberyjskich wysp, skąd wreszcie poprowadzi je dalej przez morze Czukackie lodołamacz „Krasin“.

Pewne nadzieje na pomyślny dalszy rozwój planów sowieckich na północy daje rozwój niektórych portów, położonych przy ujściu rzek syberyjskich. Tak naprz. do położonego na brzegu wielkiej rzeki syberyjskiej Jenisej portu Igarka w zeszłym roku zawinęło 25 statków zagranicznych w sezonie bieżącym spodziewany jest wzrost ruchu okrętowego. Wedle danych sowieckich port Igarka szybko się rozwija i liczy obecnie 12.000 ludności. Ma ona potężną radjostację oraz wielką elektrownię, w roku przyszłym ma być tam wybudowany wielki tartak, dla eksploatacji znacznych bogactw leśnych, które rzeką Jenisej spławiane są do portu.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LIPCU B. R.

W ciągu lipca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.088 statków o łącznej pojemności 1.838.946 t. r. n., w lipcu r. ubiegłego zawinęło statków 1.176 o łącznej pojemności 1.907.974 t. r. n. Zestawienie danych o ruchu statków w Rotterdamie w ciągu 7 miesięcy br. wykazuje poważny spadek ogólny, gdy mianowicie w roku bieżącym w tym okresie zawinęło do portu 7.278 statków o ogólnym tonażu 11.936.130 t. r. n., to w tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 7.631 o łącznej pojemności 11.979.874 t. r. n.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA TARYFY CELNEJ PRZYWOZOWEJ.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 61 z dnia 17. bm. pod pozycją Nr. 390 ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów o zmianie taryfy celnej przywozowej. Taryfy te dotyczą cła na nasiona sojowe, nasiona rycynowe, koprę, tłuszcze zwierzęce surowe, tłoczone i topione, skażone i nieskażone, tłuszcze roślinne, oleje roślinne — sezamowe i inne skażone i nieskażone, tłuszcz kostny, tran i inne oleje, tłuszcze wszelkich zwierząt morskich.

Rozporządzenie to w związku z sytuacją, kształtującą się ostatnio w przemyśle olejarskim ma wielkie znaczenie.

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA O WARUNKACH UDZIELANIA POZWOLEŃ NA PRAWO PRZYWOZU TOWARÓW, OBJĘTYCH ZAKAZAMI PRZYWOZU.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 61 z dnia 17 bm., poz. 391 ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 lipca br. pod powyższym tytułem. Rozporządzenie to nadaje nowe brzmienie §§ 4 i 8 rozporządzenia z dnia 29 października 1934 roku w odniesieniu do wymogów, jakim powinny odpowiadać świadectwa pochodzenia na towary przywożone do Polski oraz ustanawia osobną opłatę manipulacyjną od pozwoleń na przywóz towarów, objętych zakazami wywozu.

WYMIANA TOWAROWA POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ.

Według statystyk holenderskich ogólne handlowe obroty Holandji z zagranicą w I półroczu rb. kształtowały się, jak następuje:

I półrocze

	1935 r.		1934 r.	
	Ton	1000 Fl.	Ton	1000 Fl.
Import	9.727.523	455.444	11.205.277	538.172
Eksport	5.971.039	318.782	6.581.226	338.717
Saldo		— 136.662		— 199.455

Obroty z Polską:

	1935 r. I półrocze Ton	1000 Fl.	1934 r. Ton	1000 Fl.
Import	150.689	5.822	289.595	7.383
Eksport	42.562	4.155	54.287	3.457
Saldo		— 1.667		— 4.427

Jak wynika z tych danych, zaznacza się znaczny spadek naszego eksportu do Holandji, przy jednoczesnym wzroście naszego importu z Holandji, a w związku z tem poważne kurczenie się salda wymiany handlowej.

ORGANIZACJA EKSPORTU PRZETWORÓW MIĘSNYCH DO MAROKKA.

Eksport polskich przetworów mięsnych do Marokka w ciągu roku ubiegłego, jakkolwiek stale wzrastał, był prowadzony w sposób dorywczy na rynku tym coraz bardziej interesowano się wyrobami polskiemi. Rok bieżący należy uważać za przełomowy, gdyż firmy polskie nawiązują zdecydowanie bezpośrednie stosunki, przyczem niektóre z nich wysyłają swych przedstawicieli celem zbadania możliwości zbytu i przeprowadzenia organizacji sprzedaży. Z drugiej jednak strony daje się odczuwać coraz bardziej konkurencja poszczególnych eksporterów polskich między sobą przedewszystkiem w branży szynek w puszkach, która doprowadza do szybkiej i nieuzasadnionej zniżki cen, co należy uważać za objaw niekorzystny.

W związku z powyższym sądzić należy, że najpraktyczniej będzie, gdy rynek marokkański w branży szynek w puszkach, których się importuje tam około 300.000 kilogramów rocznie, opracowywać będą nadal intenzywnie tylko niektóre firmy eksportowe. Wskazane wydaje się, celem zapobieżenia niezdrowej konkurencji, porozumienie się tych firm dla uregulowania w granicach usprawiedliwionych kwestji cen, po których firmy te sprzedawałyby swe szynki w puszkach i ew. inne przetwory mięsne na rynku marokkańskim. Rzecz oczywista, że jest nieodzownem wzięcie pod uwagę także konkurencji obcej, która zasadniczo przestała jednak odgrywać już rolę dominującą na tym rynku.

Jeszcze korzystniej byłoby, gdyby firmy polskie, eksportujące do Marokka przetwory mięsne, były w stanie stworzyć już obecnie odpowiedną organizację, któraby zapewniała na tym rynku regularny zbyt ich wyrobów, przyczem należałoby się zastanowić, czy akcja ta nie powinna być prowadzona w Marokku przez zatrudnienie odpowiednich sił polskich. To połączenie w odpowiedni sposób eksportu z kwestją zatrudniania obywateli polskich w tej branży i na terenie Marokka dałoby dodatnie pod każdym względem rezultaty

Konsulat R. P. w Marsylji.

MOŻLIWOŚCI WYWOZU DYKTY DO ARGENTYNY.

W omówieniach sytuacji na rynku dykt w Argentynie niejednokrotnie wspominano o jedynej argentyńskiej wytwórni dykt w Rosario, istniejącej od przeszło już 5 lat. Wytwórnia rosaryjska produkowała mies. przeciętnie 350 m³ dykt, pracując na trzy zmiany. Wyrabiane dykty były dobrego gatunku i znajdywały chętnych odbiorców.

W czasie, gdy wyrób dykt przynosił zyski, wytwórnia rozwijała swą produkcję. Ostatnio, po wprowadzeniu przez prywatną kolej nowych taryf kolejowych na przewóz drzewa o 200% wyższych niż dotychczasowe, produkcja dykt przestała się opłacać. Należy nadmienić, że surowiec (przeważnie cedr i orzech) dla wytwórni był sprowadzany z odległej prowincji Salta.

Wobec tego stanu rzeczy akcjonarjusze postanowili wytwórnię zlikwidować. Ostatnio wytwórnia zatrudniała przeszło 300 robotników, z których było wielu Polaków.

Projekt przeniesienia fabryki na tereny bogate w surowiec nie został przez większość akcjonarjuszy przyjęty. Prawdopodobnie instalacje i maszyny, których wartość wynosi przeszło 100.000 pesów, będą sprzedane do Brazylji lub Paragwaju.

W związku z powyższem liczyć się należy ze wzrostem eksportu dykt do Argentyny.

PODANIA O POZWOLENIA NA PRZYWÓZ TOWARÓW ZAGRANICZNYCH DO ŁOTWY.

Podania o przydział kontyngentów przywozowych na IV-ty kwartał przyjmowane będą przez łotewska Kowisję walutową w czasie od 5—15. VIII. O pozwolenia na przywóz towarów do Łotwy mogą ubiegać się tylko te firmy lub osoby, które są w posiadaniu t. zw. licencji importowej. Również i przedsiębiorstwa państwowe, samorządowe oraz urzędy i instytucje muszą w wyżej zakreślonym terminie zgłosić zapotrzebowanie na przydział zagranicznych towarów i surowców, podlegających reglamentacji importowej.

W podaniach musi importer podać dokładnie wg. wagi lub ilości zapotrzebowany towar (tak jak wymieniony jest w taryfie celnej) oraz podać wartość w walucie łotewskiej i zagranicznej, zaznaczając w jakiej formie nastąpi zapłata danego towaru.

Podania takie należy zestawiać dla każdego kraju pochodzenia towarów z osobna. — Obowiązkowem jest w końcu wymienić łotewskiego przedstawiciela zagranicznej firmy eksportowej, nawet w tym wypadku, gdy towar ma być dostarczony bezpośrednio z fabryki zagranicznej.

IMPORT ZIEMNIAKÓW SADZENIAKÓW DO WŁOCH.

Dekret ministerjalny z dn. 12 lipca 1935 r. ustalający warunki przywozu ziemniaków-sadzeniaków z zagranicy w niewielu tylko szczegółach różni się od zeszłorocznego. Stanowi on, że w czasie kampanji 1935/6 dopuszczone zostanie do wwozu 130.000 q ziemniaków-sadzeniaków z krajów, w których istnieje organizacja techniczna dla produkcji odmian ziemniaków do zasiewu. Ponadto winny ziemniaki pochodzić z gospodarstw podległych kontroli instytutów państwowych kraju pochodzenia. Nadpsucie ziemniaków nie może przekraczać 3%.

Import ziemniaków w myśl powyższego dekretu dozwolony jest jedynie na podstawie pozwolenia wydanego przez Królewską Stację Patologji Roślin w Rzymie. Pozwolenia będą wydawane tylko tym organizacjom i firmom, które są wpisane do rejestru eksporterów, i które dają gwarancję, że sprowadzone ziemniaki przeznaczą wyłącznie do sadzenia. Podania o pozwolenie wnosić należy do dnia 31 sierpnia 1935 r. włącznie, sprowadzać zaś na jego podstawie ziemniaki można najdalej do dnia 30 kwietnia 1936 r.

Ziemniaki do sadzenia winny być przesyłane w workach plombowanych przez funkcjonarjuszy służby fitopatologicznej państwa pochodzenia, oraz zaopatrzone w świadectwo pochodzenia i zdrowotności według przepisanego wzoru, a także w certyfikat wydany przez instytucje kontroli technicznej nad hodowlą, o których była mowa powyżej.

Kontyngent importowy ustalony na 130 tys. q należy podobno uważać za ściśle teoretyczny, tak. że w razie ujawnienia się większego zapotrzebowania, będzie on mógł być przekroczony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 7 SIERPNIA 1935 R.

CZECHOSŁOWACJA. Wwóz masła i jaj został wstrzymany na miesiąc sierpień br.

Cło na tłuszcze surowe i topione zostało obniżone na okres od 1. bm. do 31 października br.

Dodatkowe opłaty celne na zboża zostały obniżone na okres miesiąca począwszy od 10 sierpnia br., natomiast opłaty te na bydło rogate i świnie pozostają bez zmiany.

ESTONJA. Następujące towary zostały objęte z dniem 16. VII. 35 r. systemem licencyjnym: ex § 106 p. 2 tar. cel. — aceton: ex § 112 tar. cel. — chemiczne i farmaceutyczne wyroby i preparaty niewymienione w innych paragrafach taryfy: p. 3 — spirytus drzewny, p. 14 — formalina.

FRANCJA. Dekrety ogłoszone w dn. 27 lipca br. wprowadzają zmiany cła na tlenek chromu, wątróbki gęsie i kacze, oraz na tkaniny z czystej bawełny i sznelki bawełnianej.

Zostały tymczasowo zniesione ograniczenia kontyngentowe dla przywozu tlenku chromu.

Dekret z 23 lipca (Journal Officiel z 27 lipca) wprowadza ograniczenia kontyngentowe dla wwozu makuchów.

Dekret opublikowany 28 lipca przyznaje kapslom zapalnym pochodzenia polskiego stawki taryfy minimalnej.

HOLANDJA. Ministerstwo Spraw Ekonomicznych wydało Biuru Kryzysowemu zarządzenie przydzielenia kontyngentu na koszule t. zw. robotnicze (z przyszywanym kołnierzem — Nr. 738 statystyki holenderskiej) w wysokości hfl. 14.400,— w stosunku rocznym. Znaczy to, że na obecny okres skontyngentowania (1. II. 35 — 1. X. 35) przysługiwać będzie Polsce kontyngent w wysokości hfl. 7.332.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, przedłużające okres skontyngentowania następujących towarów:

Makuchy. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 1935 — 1. VIII. 36. Okres bazowy bez zmian — 1. VII 1931 — 1. VII. 33. Ustawowo przysługuje (jak i w poprzednim okresie kontyngentowym) 60% wagowego importu w okresie bazowym.

Rowery, ramy do rowerów, elektryczne lampy do rowerów, uprzednio objęte 3 zarządzeniami są obecnie objęte jednem. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 35 — 1. VIII. 36. Okres bazowy zmieniono z 1. III. 34 — 1. VIII. 34 na rok 1934. Ustawowo przysługuje od 50% do 100% wagowego importu w okresie bazowym w zależności od rodzaju towaru. Celem bardziej sprawiedliwego przydziału kontyngentów holenderskim importerom, otrzymają oni pozwolenia wwozu, zgodnie z ich przeciętnym importem podczas lat 1931/32/33.

Części rowerów. Okres skontyngentowania, okres bazowy i sposób przydzielania kontyngentów importerom, jak powyżej. Ustawowo przysługuje 50% importu w roku 1934.

Saboty drewniane. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 35 — 1. II. 36. Okres bazowy zmieniono z 1. IV. 34 — 1. VIII. 34 na 1. VIII. 34 — 1. II. 35. Ustawowo przysługujące kontyngenty zmniejszono z 90% do 70% przeciętnego ilościowego importu w okresie bazowym.

JAPONJA. Rozporządzenie z 20 lipca br. wprowadza świadectwa pochodzenia dla szeregu towarów: towary nieopatrzone w świadectwa pochodzenia mogą być obciążone cłem o 50% wyższem, niż normalnie stosowane.

ŁOTWA. Ministerstwo Finansów powzięło decyzję, w myśl której clenie artykułów masowych lub „składowych" (jak zboża, żelazo, masa papierowa itp.) odbywa się bez ich wyładowywania.

MEKSYK. Ogłoszona została 20 czerwca br. dalsza lista artykułów kosmetycznych dozwolonych do przywozu.

NIEMCY. Wprowadzone zostały nowe wzory druków dla podań o przydział dewiz. W stosunku do poprzednio obowiązujących nowe wzory zawierają kilka zmian i uzupełnień.

NORWEGJA. Od 1 lipca br. szereg towarów opłaca t. zw. podatek obrotowy od luksusu, a między innemi rękawiczki skórkowe i z jedwabiu sztucznego lub naturalnego (5% ad v.), wszelki jedwab sztuczny i naturalny i wyroby z niego (6% ad v.), niektóre towary szklane szlifowane (5% ad v.) etc.

Ekstrakt i kostki buljonowe winny być znakowane przy wwozie do Norwegji wyrazem „utenlandsk" (zagraniczne).

Z ważnością od 22 lipca br. obowiązują zwyżki stawek celnych na lampki radjowe, dywany i sprężyny siodełkowe do rowerów.

PERSJA. Bezcłowy przywóz maszyn przemysłowych i rolnych został przedłużonych na dalsze 3 lata.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Ukazały się decyzje Trybunału Celnego w sprawie clenia łańcuchów do drzwi (door fasteners), maszyn browarowych, maszyn do wyrobu butelek, oraz w sprawie clenia żarówek.

SYRJA-LIBAN. Rozporządzenie z 13 lipca br. uzależnia od uzyskania pozwolenia przywozowego — import maszyn do fabrykacji zapałek, obuwia, szczotek, alkoholu, acetylenu, tlenu i lodu. Inne rozporządzenie z tegoż dnia obniża (od 10% do 50%) stawki celne do poziomu stawek palestyńskich — a to celem zahamowania przemytu — na następujące artykuły: szynki, wszelkie sery, miód, słód, krochmal, orzechy, kasztany i inne owoce, melasę, wina, chmiel, drzewo, maty słomiane, korek, cegły, płyty cementowe, nici bawełniane, tkaniny bawełniane i jedwabne, wyroby pończosznicze, wełniane firanki na drzwi, portland-cement, samochody osobowe, mydła, anilinę, oraz na szereg chemikalij.

W myśl decyzji Wysokiego Komisarza z 5 lipca br. napoje alkoholowe importowane winny opłacać miejscowe podatki konsumpcyjne.

SZWAJCARJA. Ogłoszono zmiany taryfy celnej, dotyczące nafty, jej surogatów i olejów mineralnych, oleju arachidowego oraz zmiany klasyfikacyj taryfowych różnych towarów.

Podwyższona została począwszy od 1. bm. opłata monopolowa od kollodium.

Ogłoszono przepisy reglamentacyjne dla wwozu kartofli jadalnych.

UNJA POŁ. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały cła maksymalne na niżej wymienione towary pochodzenia polskiego oraz pochodzące z innych krajów za wyjątkiem krajów Imperjum Brytyjskiego, Włoch, Holandji, Szwajcarji, Szwecji, Norwegji, Niemiec, Danji, Egiptu, Liberji, Marokka i kilku krajów środkowo i południowo-amerykańskich.

Następujące artykuły opłacają cła maksymalne: kapelusze, czapki, berety, materjały łokciowe bawełniane i wełniane, ze sztucznego jedwabiu, niektóre wyroby szklane, kwas cytrynowy i winny oraz paciorki.

URUGWAJ. Poczynając od 15 lipca br. wwóz kartofli w ilości do 3500 ton miesięcznie jest bezcłowy.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą od dnia 2. bm. podwyższone zostało cło na niektóre nawozy sztuczne i produkty azotowe.

Wprowadzone zostały od dnia 3. bm. stawki specyficzne od wagi na rury żelazne i stalowe. Poczynając od tegoż dnia uległo zmianie cło na rury i węże gumowe oraz na kółka metalowe.

WŁOCHY. Ustawa opublikowana 23 lipca br. wprowadza system zezwoleń dla przywozu olejów mineralnych (jasnych) i oleju transformatorowego.

Rozporządzenie ogłoszone i wchodzące w życie dnia 1 sierpnia 1935 r. zmonopolizowało import następujących towarów: węgla kamiennego i koksu, miedzi i jej stopów surowych lub w złomie, cyny w sztabach i odpadkach, oraz niklu i jego stopów w sztabach lub złomie. Dla uniknięcia zaburzeń w zaopatrywaniu rynku krajowego rozporządzenie przewiduje, że w okresie przejściowym pewne ilości towarów zmonopolizowanych będą mogły być importowane poza ramami monopolu. Zarząd monopolem będzie należał do Kolei Państwowych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem boxcalfu do W. Brytanji. P/20549/3B/M.

Importem na Cypr naczyń emaljowanych, talerzy, sztućców, grzejników do wanien i wanien interesuje się tamtejsza firma, pragnąca nawiązać kontakty z odpowiedniemi wytwórcami w Polsce. P/19974/4E/M.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski nowości dla bazarów. P/19708/21/Ro.

Ogłoszony został przetarg kolei i portów Unji Południowo - Afrykańskiej na dostawę 1788 grosów śrub chromowanych. Termin składania ofert do dnia 26 sierpnia 1935. P/20448/44/Ro.

Firma marokkańska pragnie importować z Polski hufnale. P/20460/44/Ro.

Firma belgijska poszukuje dostawców mebli wiklinowych na sprzedaż do Senegalu. P/20085/49/Sz.

Firma w Albanji interesuje się zakupem różnych artykułów m. in. manufakturą, meblami giętemi, galanterją wszelkiego rodzaju, skórzaną, naczyniami fajansowemi. P/19054/3D/Sz.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na popielniczki bakelitowe. P/14982/59/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—o—

Firmy francuskie importujące różne zioła lecznicze, a między innemi i kwiat lipowy:

1) Drogerie Centrale de Sud - Quest, 9, rue Hypolyte Mayn AGEN. (Lot et Garonne).
2) Jourdan Freres 5; Chemin St. Romain Lyon (Rhone).
3) G. Gillet 3, rue Payenne, Paris.
4) Drogerie Pharmaceutique de France, 34, rue de Francs - Bourgeois Paris.
5) Sossler et Perot — 35, rue de Blancs Manteaux, Paris.
6) Louis Cuzin, 56, rue de Chanzis, Paris.
7) Laboratoires Galeniques Vernin Melun (S. et M.)
8) Buddenzieg — 154 ter bld. Malesherbes Paris.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

AKTUALNE POSTULATY PRZEMYSŁU RYBNEGO NA WYBRZEŻU.

Rozwój przemysłu rybnego na Wybrzeżu datuje się od niespełna 3-ch lat. Aż do roku 1933 przemysł ten był z nielicznemi wyjątkami raczej przemysłem chałupniczym o przestarzałych metodach produkcji i nie odgrywał większej roli w życiu gospodarczem Wybrzeża. Ale począwszy od roku 1933 następuje

silny jego rozwój, przyczem cały szereg poważnych firm z tej branży, osiedlonych w południowo - zachodniej części Polski przenosi się do Gdyni, czyniąc tu poważne inwestycje przemysłowe. Nowe zakłady przemysłu rybnego, a więc wędzarnie i fabryki konserw rybnych, wybudowane na terenie Gdyni i Wybrzeża są urządzone według ostatnich wymogów techniki produkcyjnej w tej branży i nastawione na produkcję masową.

Jak silny był rozwój przemysłu rybnego w Gdyni o tem najlepiej świadczą cyfry statystyczne. Na początku roku 1933 było w Gdyni ogółem 29 pieców wędzarniczych, przy końcu 53 pieców. W roku 1934 przybyło dalszych 40 pieców, a w r. 1935 — 20 pieców. W chwili obecnej Gdynia liczy więc ogółem 113 pieców wędzarniczych wobec 29 pieców na początku 1933 r. W ostatnich latach, a szczególnie w roku 1933 i 1934 nastąpił również rozwój przemysłu rybnego, a w szczególności wędzarniczego, na półwyspie helskim.

Powyższy rozwój przemysłu rybnego sprawił, iż przemysł ten jest obecnie w stanie nie tylko pokryć całe zapotrzebowanie w kraju na ryby wędzone i znaczną część zapotrzebowania na konserwy rybne, ale może również eksportować poważne ilości zagranicę.

Przemysł rybny na Wybrzeżu oraz w Gdyni potrzebuje jednak dla swego rozwoju pomocy finansowej w formie długoletnich i nisko oprocentowanych kredytów inwestycyjnych. Pod tym względem na największe trudności napotykają wędzarnie i fabryki konserw rybnych, usadowione na terenie portu gdyńskiego. Nie są one bowiem właścicielami gruntów, na których fabryki ich stoją i nie mogą dać zabezpieczenia hipotecznego. Wprawdzie zabezpieczenie hipoteczne możnaby oprzeć na „prawie zabudowy", ale brak katastru dla nowych terenów portowych, uniemożliwia realizację powyższego.

Obecnie sprawa kredytów dla przemysłu rybnego jest tem aktualniejsza, iż przemysł ten nastawiony jest już na masową produkcję konserw rybnych i posiada bardzo duże i zupełnie realne możliwości eksportowe. Już w chwili obecnej przemysł gdyński eksportuje szproty w oliwie do Stanów Zjednoczonych, skąd posiada liczne zapytania nie tylko na konserwy, i przetwory rybne, ale również na szproty wędzone. Ogromne możliwości dla eksportu, dotychczas niewykorzystane przedstawiają rynki Lewantu i Bliskiego Wschodu, a w szczególności Palestyna i Egipt, skąd firmy tutejsze otrzymują liczne zapytania a nawet zamówienia, których dla braku środków finansowych nie mogą wykonać. Dzieje się to naturalnie z olbrzymią szkodą dla naszego gospodarstwa narodowego i eksportu. Ale firmy tutejsze wyczerpane finansowo inwestycjami poczynionemi w ostatnich dwóch latach, nie są w stanie bez pożyczek na zakup blachy, puszek, przypraw, maszyn itd. podjąć się eksportu na większą skalę.

W chwili obecnej przemysł rybny w Polsce ma wyjątkowe i mogące przeminąć, możliwości eksportu. Nie będzie pewnie przesadą, o ile powiem, że przemysł rybny, szczególnie w Gdyni i na Wybrzeżu, ma taką samą okazję obecnie do rozwinięcia eksportu jaką miał nasz przemysł węglowy w r. 1926. Niechęć całego szeregu krajów do handlu z Niemcami, jak również trudne obecnie warunki tego handlu, powodują, iż handel licznych krajów szuka innych źródeł zakupu konserw i przetworów rybnych. Towar odpowiadający wymaganiom a z drugiej strony tani, może dać im Polska i okazję tę należałoby wykorzystać. Niechęć do Niemiec najlepiej ilustruje fakt, że przy zamówieniu szprotów w oliwie do Stanów Zjednoczonych Amerykanie zażądali od firmy gdyńskiej, aby puszki nietylko miały napis „made in Poland", ale również etykiety w języku polskim, aby nie było najmniejszego podejrzenia, że towar jest może niemiecki. Ale konjunktura ta może minąć i dlatego umożliwienie eksportu fabrykom konserw rybnych w Gdyni i na Wybrzeżu, przez przyznanie odpowiednich na ten cel kredytów nie powinno być odwlekane lub też niedoceniane.

Przemysł rybny, a szczególnie wędzarniczy ma olbrzymie znaczenie, przedewszystkiem jednak jako artykuł spożywczy dla ludności niezamożnej u nas w kraju, której bardzo duży odsetek jest niedożywiany lub odżywia się nieracjonalnie. Przemysł rybny daje ludności niezamożnej w trudnym okresie zimowym masowy i tani artykuł, jakim są szproty wędzone o wielkiej wartości odżywczej. Konsumcja tych ryb morskich stale u nas wzrasta, ale jest ciągle jeszcze zbyt mała w porównaniu z innemi krajami w Europie. W Polsce konsumcja ryb na głowę ludności wynosi około 3 kg rocznie, podczas, gdy w Niemczech około 12 kg rocznie, w Holandji 20 kg rocznie, we Francji 10 kg rocznie i Norwegji 100 kg rocznie.

W roku bieżącym projektuje się wprowadzenie standaryzacji w produkcji ryb wędzonych, a mianowicie szprotów i piklingów (wędzone świeże śledzie). Standaryzacja zapewni konsumentom odpowiednią jakość towaru i usunie dziką oraz nieuczciwą konkurencję w przemyśle wędzarniczym. Pozwoli to niewątpliwie na zwiększenie konsumpcji szprotów wędzonych oraz przyczyni się do popularyzacji tego artykułu wśród szerokich rzesz ludności wewnątrz kraju.

Zwiększenie popytu na szproty wędzone jest konieczne, gdyż ryba ta jest głównym artykułem połowów naszego rybołówstwa morskiego i produkcji przemysłu wędzarniczego oraz jednym z najważniejszych surowców przemysłu konserwowego (fabrykacja „szprotów w oliwie").

Sytuacja gospodarcza w rybołówstwie i przemyśle rybnym na Wybrzeżu kształtowała się fatalnie w ubiegłym sezonie, tj. na jesieni 1934 roku i w pierwszych miesiącach 1935 roku.

W sezonie 1933/34 złowiono na wodach polskich 7.593.500 kg szprotów o wartości 871.198 zł podczas, kiedy w sezonie 1934/35 złowiono 8.335.600 kg szprotów wartości 739.078 zł. Jak z powyższych cyfr widać mimo, iż połowy szprotów wzrosły o poważną ilość 742.100 kg czyli o prawie 10% w stosunku do poprzedniego sezonu, to ogólna wartość złowionych szprotów nietylko że nie wzrosła, lecz przeciwnie poważnie spadła o 132.120 zł czyli o prawie 18% w porównaniu do sezonu 1933/34. Najniższa notowana w sezonie cena za 1 kg szprotów wędzonych wynosiła w roku 1935 — 26 gr podczas gdy w sezonie poprzednim t. j. w r. 1934 — 45 gr. Mimo zwiększonych więc połowów, rybołówstwo morskie i przemysł rybny otrzymał znacznie mniej pieniędzy za swoją pracę i produkcję. Skutek jest taki, że rybacy nie mogą spłacać rat za otrzymane na długoterminowy kredyt kutry, gdyż znajdują się w biedzie, a przemysł rybny zamknął sezon bądźto ze stratami, bądź też z tak minimalnemi zyskami, że po tegorocznym sezonie wogóle nie można mówić o rentowności w dziale przemysłu rybnego.

Powodem tej fatalnej sytuacji gospodarczej była w pierwszym rzędzie konkurencja przemysłu rybnego w Gdańsku, który przez niedostateczną ochronę polskiego przemysłu rybnego w umowie gospodarczej polsko-gdańskiej miał możność dzikiej konkurencji z tutejszym przemysłem na rynku polskim.

W nadchodzącym sezonie należałoby więc o ile możności uchronić tutejszy przemysł rybny od konkurencji gdańskiej jak również od konkurencji sezonowego przemysłu chałupniczego, który jakością swoich wyrobów robi jaknajgorszą propagandę rybom wędzonym. Koniecznem jest również wprowadzenie ulg podatkowych, socjalnych i taryfowych, bez których rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie będzie ciągle napotykał na duże przeszkody.

J. Kunert.

KRONIKA.

— **PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE PRZEZ GDYNIĘ.** Do Gdyni nadchodzą w dalszym ciągu śledzie świeże w lodzie z Hamburga. Transporty nadchodzą dwa razy w tygodniu na początku i na końcu, stosownie do przyjazdów linij okrętowych. W tygodniu ubiegłym wyładowano 44 ton śledzi świeżych, z czego część zabrały wędzarnie gdyńskie a resztę wysłano do wędzarń wewnątrz kraju. Popyt na piklingi wędzonych ze śledzi świeżych wzrasta wobec oziębienia się temperatury. Równocześnie obniżono cenę z 1,80 na 1,70 za jedną skrzynkę piklingów (12 sztuk śledzi).

— **ZWIĘKSZENIE STANU ZATRUDNIENIA PRACOWNIKÓW W „MEWIE".** W związku z sezonowem przepakowywaniem śledzi solonych łowionych na Morzu Północnem przez statki „Mewy", zwiększono w Gdyni ilość pracowników. I tak przy przepakowywaniu pracuje sześćdziesięciu pracowników (45 kobiet i 15 mężczyzn) pod kierunkiem dwóch holenderskich fachowców. Przy produkcji zaś beczek zatrudnionych jest 25 bednarzy polskich. W ciągu miesiąca wyprodukowano około 1500 beczek śledziowych dużych.

— **KATASTROFALNY ZANIK ŚLEDZI ŁOWIONYCH NA WODACH ISLANDJI.** Matjasy islandzkie zwane również ulikami zdołały w krótkim czasie opanować rynek polski. Zwykle z początkiem sierpnia nadchodziły pierwsze statki z Islandji. W roku bieżącym zanosi się na zupełny brak tych śledzi, jeżeli dalsze połowy śledzi na wodach Islandji będą tak skąpe jak dotychczas. Rybacy, solarze i eksporterzy nie pamiętają takiego katastrofalnego roku. Statki zaczarterowane na transporty śledzi nadaremno oczekują na towar w portach Islandji, narażając firmy na poważne straty.

Flotylle śledziowe należące do innych narodowości (Norwegja, Szwecja, Finlandja, Estonja), narażone będą na duże trudności finansowe, o ile w dalszym ciągu połowy nie dopiszą na wodach Islandji.

Dla rynku polskiego brak śledzi islandzkich z nowych połowów może spowodować zwyżkę ceny na śledzie islandzkie zeszłoroczne i zwyżkę śledzi szkockich i norweskich, udawadniając raz jeszcze jak dużo ryzyka zawiera rybołówstwo śledziowe i handel śledziem solonym.

— **MOŻLIWOŚCI ZBYTU ŚLEDZI Z POLSKICH POŁOWÓW WŚRÓD POLONJI W STANACH ZJEDN.** W tych dniach zwiedził port rybacki w Gdyni sekretarz Związku Kupców Polskich z Detroit, celem zorjentowania się co do możliwości nawiązania bliższych stosunków handlowych. Chodzi mianowicie o śledzie solone, znajdujące łatwy zbyt w okresie miesięcy zimnych (od października do marca). Ogólne zapotrzebowanie polskich sklepów można określić na 20 tysięcy beczek w jednym sezonie. Mocno solone śledzie znane są tam pod nazwą holenderskich, a lepsze gatunki pod nazwą „smalcówek" (zapewne szkockie). Eksport śledzi polskich do Stanów Zjednoczonych wymaga bliższego opracowania.

SPRAWY TURYSTYCZNO - KĄPIELOWE

ZJAZD ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI PENSJONATÓW NADMORSKICH.

Nowoutworzony Związek Właścicieli Pensjonatów Nadmorskich w Gdyni odbył 19 sierpnia 1935 r. swe obrady w Domu Zdrojowym w obecności około 60 osób.

Obrady stały na wysokim poziomie i odzwierciadlały faktyczny stan naszych uzdro-

wisk nadmorskich oraz ciężkie materjalne położenie pensjonatów.

Referat generalny wygłosił p. Szynkiewicz, który w przemówieniu swojem powołał się na zdanie Prezesa Izby naszej, wypowiedziane podczas konferencji prasowej odbytej w kwietniu br. o konieczności ustalenia ciągłości sezonu, a więc także sezonu jesiennego i zimowego przyczem podkreślił słuszność tego zapatrywania i oświadczył, że gdyby wszystkie pensjonaty należały do jednej organizacji, to cel ten dałoby się zrealizować. Inwestycje pensjonatów nadmorskich wyrażały się cyfrą 62 miljony złotych, a stan zatrudnienia wynosi w sezonie od 5 do 10 tysięcy pracowników, przeważnie ze sfer bezrobotnych, co szczególniej należy podkreślić.

W porównaniu z latami 1928—1929, frekwencja gości spadła w bieżącym sezonie mniejwięcej o 50%, tak, że sezon obecny uważać należy za deficytowy. Powodem spadku frekwencji był w tym roku po części spadek guldena, byłoby jednak mylnem, trwający spadek frekwencji wyłącznie tym powodem tłumaczyć. Głównym powodem tego spadku jest niski poziom kulturalny naszych uzdrowisk i nie zmieniło się nic albo niewiele w ostatnich latach. I tak: na półwyspie Helu odczuwa się brak dobrej wody, niema kanalizacji, apteka w Helu była w tym roku nieczynna, brak środków ratowniczych. Pozatem — brak dróg; o godzinie 9-ej jest już ciemno, światło jest 100% droższe, niż w Gdyni, żegluga polska znacznie droższa od żeglugi gdańskiej, wobec czego przyjeżdża więcej Gdańszczan, niż Polaków, a z drugiej strony wielu Polaków, korzystając z żeglugi gdańskiej, przejeżdża codziennie z półwyspu do Sopot. (Cena żeglugi polskiej 4,50 zł, cena zaś gdańskiego statku — 3,50 zł — przy znacznie dłuższej trasie).

Po referacie głównym przemawiali delegaci poszczególnych uzdrowisk, potwierdzając bardzo niski poziom, zobrazowany przez referenta. W referatach przedstawicieli poszczególnych uzdrowisk podano szereg dodatkowych szczegółów, obrazujących niepomyślne położenie naszych kąpielisk morskich, wskazując na wysokie podatki i opłaty sanitarne oraz podniesiono konieczność utworzenia komisyj zdrojowych, któreby kwalifikowały poszczególne pensjonaty i eliminowały budynki, nie nadające się na pensjonaty. Naogół podniesiono, że minął czas, kiedy letnicy z kraju bezkrytycznie godzili się z wszelkiemi niewygodami i kiedy jedynie decydował sentyment dla polskiego wybrzeża. Dziś trzeba zadecydować, czy wspólnemi siłami uzdrowiska nadmorskie dźwignąć na poziom europejski, czy też pogodzić się z ostatecznym ich upadkiem.

W dyskusji wskazano również na niewłaściwość podjęcia się przez Warszawski Związek Turystyczny propagandy w prasie polskiej dla Sopot, oraz uskarżano się na straty, jakie pensjonaty miały z powodu braków przy organizacji wycieczek przez Ligę Morską i Kolonjalną, oraz Orbis.

Na zakończenie obrad uchwalono szereg postulatów pod adresem władz lokalnych. Przewodniczący zebrania zwrócił się do obecnego na zebraniu w zastępstwie Prezesa Izby naszej — wiceprezesa p. T. Marchlewskiego z prośbą, aby Izba Przemysłowo - Handlowa otoczyła uzdrowiska swoją opieką i dopomogła do zrealizowania postulatów we właściwym czasie, ażeby dała się w przyszłym sezonie wstrzymać dalszy spadek frekwencji w kąpieliskach na wybrzeżu polskiem.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA POD HASŁEM „DZIECKO".

Liga Propagandy Wytwórczości Krajowej, która od szeregu lat urządza wystawy, jak np. „Wystawę Wnętrz", „Wszystko dla ucznia", „Wszystko dla pani", 4 doroczne wystawy „Nasze Mieszkanie" i szereg mniejszych, zamierza w roku bież. urządzić w sezonie jesiennym lub zimowym wystawę pod hasłem „Dziecko".

Zasięg tej wystawy ma obejmować wszystkie eksponaty odnoszące się do wychowania dziecka obojga płci od niemowlęcych lat aż do mniej więcej 14 roku życia, w szczególności: higjenę, lecznictwo, pielęgniarstwo, odżywianie, konfekcję, naukę, lekturę, sport, statystykę, zabawy, zabawki, oraz wszelkie inne luźniej z dzieckiem powiązane dziedziny życia.

Firmy, które byłyby zainteresowane we wzięciu udziału w tego rodzaju wystawie mogą uzyskać bliższe informacje w Biurze Ligi Propagandy Wytwórczości Krajowej: Kraków, Szpitalna 15.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	2. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s ŚLĄSK*	3. 9.
s/s CAPELLA*	9. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	10. 9.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	5. 9.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	5. 9.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	2. 9.	**Tallinn**	s/s ŚLĄSK*	3. 9.
s/s CAPELLA*	9. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	10. 9.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
		co 3 tygodnie		
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s SIRIUS*	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	2. 9.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
		co 3 tygodnie		
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	4. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	4. 9.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	4. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	4. 9.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	31. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	5-7. 9.
(via Karlskrona)	14. 9.	co 10 dni	(via Stockholm)	16. 9.
s/s BARFROST	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
		co 3 tygodnie		
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TCZEW	28. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s TCZEW	29. 8.
	8. 9.	co 10 dni		9. 9.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	31. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	5-7. 9.
	14. 9.	co 10 dni		16. 9.
s/s CITTA DI BERGAMO	13. 9.	**Stockholm, Göteborg**	s/s CITTA DI BERGAMO	3. 9.
		co 3 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	4. 9. 18. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	4. 9. 18. 9.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	9. 9.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s CHORZÓW	31. 8.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)*	s/s CHORZÓW	31. 8.
s/s ALBERT	3. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s ALBERT	3. 9.
		Bremen		
s/s SIRIUS*	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS* (via Ryga)	2. 9.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s J. C. JACOBSEN*	4. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN*	29. 8. 5. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	3. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	3. 9.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s AKERSHUS	2. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AKERSHUS	2. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	31. 8.
s/s LUNA	10. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	16. 9.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	29. 8. 12. 9.
s/s BALTONIA*	2/3. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	4. 9.
		Hull		
s/s LUBLIN*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	12. 9.
s/s LWÓW*	16/18. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	19. 9.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	31. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	31. 8.
s/s HINDSHOLM	7. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	7. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)	s/s ODER	31. 8.
s/s ODER	31. 8.	co tydzień	s/s HAARLEM	7. 9.
s/s HAARLEM	7. 9.			
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s POSEIDON	2. 9.	co tydzień	s/s POSEIDON	2. 9.
		Rotterdam		
s/s ŚLĄSK*	3. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	3. 8.
s/s PUCK	10. 8.	co tydzień	s/s PUCK	10. 8.
s/s PRIANUS	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIANUS	2. 9.
s/s JUNO	5. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	9. 9.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUTT	9. 9.	co 10—11 dni	s/s BUTT	9. 9.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	10. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	10. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	3. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	3. 9.
s/s HEL	10. 9.	co tydzień	s/s HEL	10. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	9. 9.
—		co 10—11 dni	s/s BARFROST	4. 9.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	27. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	31. 8.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s SKJOELD	9. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	9. 9.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	13. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PASAJES	30. 8.
—		co 2 tygodnie	s/s TANGER	14. 9.
s/s ALFA lub subst.	25. 9.	**Valencia — Barcelona**		
(również z Sycylji)		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s BODIL	29. 8.
s/s BODIL	7. 10.	co 2 tygodnie	s/s DAGMAR	11. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s CALEDONIA	4. 9.
—		co 2 tygodnie	s/s CAPRI	18. 9.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	24. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	24. 9.
		co miesiąc		
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	3-5. 9.	*(Rummel & Burton)*	s/s CITTA DI BERGAMO	13. 9.
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s BLALAND	1. 9.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	s/s NORRUNA	16-18. 9.
m/s NORDLAND	19. 9.	co 1—4 tygodnie	m/s VIKINGLAND	29. 9.—1. 10.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SONGDAL	28. 8.	*(Rummel & Burton)*	s/s SONGDAL	28. 8.
		co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	3. 9.
—		co 5 tygodni	s/s SARMACJA	13. 10.
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD	29. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s SAGAPORACK	29. 8.
s/s SCANMAIL	5. 9.	co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY	5. 9.
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI*	16. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	13. 9.
		co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	15. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s PASAJES	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s PASAJES	30. 8.
s/s TANGER	14. 9.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	14. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s VALPARAISO	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s KR. MARGARETA	15. 9.
		co 3 tygodnie		
s/s EQUATOR	29. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	Statek	16. 9.
s/s ATLANTA	10. 9.	co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	19. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
m/s KLIPPAREN 27. 9. m/s KAAPAREN 21. 10.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KLIPPAREN 27. 9. m/s KAAPAREN 21. 10.
s/s CITY OF WELLINGTON 1. 9.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 7. 9.
s/s SUMATRA 28. 8. m/s VINSTRA 1. 9.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	m/s TENNESSEE 30. 8. m/s NANKING 28. 9.
m/s RAGNHILDSHOLM 2. 9.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TORTUGAS 14. 9.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 sierpnia:

s/s BODIL lin. po ładunek do portów hiszpańskich i włoskich, PAM.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s AALBORG po drzewo, PAM.
s/s URSUS z rudą, Behnke & Sieg.
s/s ZENTA ze złomem, PAM.
m/s ALTHEA po węgiel, PAM.

30 sierpnia:

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s RIMFROST lin. z Kłajpedy po ładunek do Antwerpji, PAM.
s/s CARSTEN RUSS z towarami, PAM.
s/s IRIS lin. z drobnicą dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s A. H. BOTH ze złomem, PAM.
s/s ALIX po drzewo, PAM.
s/s NINA po węgiel, Speed.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s AVANCE po węgiel, PAM.
s/s VERA po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, Speed.
s/s GRANADA po węgiel, Speed.
s/s KALEVA po węgiel, Speed.
s/s SUSA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s URSUS po węgiel, Speed.

31 sierpnia:

s/s KOSCIUSZKO z powrotną wycieczką bałtycką. Gd. — Amer. L. Ż.
s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ODER lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Bergenske,
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s ULMUS po węgiel, Speed.
s/s PERSEO po węgiel, Polrob.
s/s BENLOS po węgiel, Bergenske.

1 września:

s/s CITY OF WELLINGTON lin. z Dalekiego Wschodu dla wyład. i ładowania, PAM.
m/s VINSTRA lin. z Indyj dla wyład. towarów, PAM.
m/s BLALAND lin. z portów Lewantu, zostanie przemianowany na „Lewant", przybywa dla wyładowania towarów, ładować już będzie pod nową nazwą, Pol. - Lewant., później Żegluga Polska S. A.
s/s BIRGITTA po drzewo, PAM.
s/s SCANDIA po węgiel. PAM.

2 września:

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i lad. do Rygi i Bremy, Wolff.